

貨物自動車運送の経済的特質

三 輪 吉 郎

一 序

二 貨物自動車運送の特質

三 貨物自動車運送の費用構成の特質

四 貨物自動車運送の運賃の特質

五 貨物自動車運送の三つの形態

六 貨物自動車運送の特質に関する問題

七 結 語

一 序

科学の進歩は交通の分野にも常に新しい技術をもたらす。斯る技術の発展の結果生じた自動車運送は、今世紀の初頭、新種交通機関として登場し、以来数十年の間に涉り著しい発達を遂げ、過去百年の間、陸上機関の王者であった鉄道の分野に進出し、將に之を凌がんとしている。本論文は、交通の分野において、斯様に重要な地位をしめる自動車運送のうち、特に国民経済上重要な役割を果たしている貨物自動車運送を中心としてその経済的特質を究明し、かつ

貨物自動車運送の経済的特質

それより生ずる諸問題を論ぜんとするものである。

貨物自動車運送の經濟的特質を究明するにあたり、その方法は種々あるであろうが、此処では、主として費用と運賃を中心としてその特質を規定し、又貨物自動車運送が後述の如き三つの運送形態を持つことにより、一つの特質を形成しているところから之等の問題点に論究した。

二 貨物自動車運送の特質

(一) 貨物自動車の特性 我々が貨物自動車の特性を論ずるにあたり、先づ最初に取上げねばならぬことは、「通路」に依る特性である。通常自動車は、鉄道の如く専用の通路を持つものでなく、公共の費用に依り設置せられた一般公衆のための道路を自由に通行し通路としている。此の事は自動車運送の性格を規定するにあたり、その特質の根底をなすものであり、あらゆる特性は、此の公共の道路を自由に利用し得る事に依り生ずると言っても過言ではない。發達した道路を利用する事により自動車運送用役はより弾力性を持つ事となり、鉄道運送用役に比し特に秀れたと言われる所謂、「戸口から戸口への運送」(from door to door service)も、すべて道路を自由に利用し得る結果であり、之により完全運送を行い、その運送をより迅速化せしめ、又その費用構造上の特質も、此の通路の建設及び維持の費用の直接の負担を免かれることによって生じたものと言いうるのである。

次に、貨物自動車の運搬具としての特性は、その運送単位を規定する。貨物自動車運送の運送単位は、その車輛構造上から制限せられ、輸送貨物の量や種類に対し、大きな制限を加えており、或る意味では、貨物自動車運送の欠点とも言えようが、しかし、之等の欠点はトレーラーの出現と車輛の大型化により若しく減ぜられており、又、他の交通機関に比し運送単位が少いことは、運送量においてより弾力的であり、かつ貨物の積載係數 (load factor) を高

め易く、より経済的であることを意味する。貨物自動車の運搬具としての特性は、此の様に運送単位を規定するものであるが、他に必要に応じ車体を容易に変え得ること（車輛の専用化）、地理的制約を受けないこと等、その構造及び行動においても弾力性を有しており、又最近の自動車製造技術の発達と道路の改善は、貨物自動車の運送単位を急速に増加しつゝあり、之による運送速度の増大は、大いに自動車運送の発展に貢献している。

(二) 貨物自動車運送企業の特性 既存の公共道路、所謂“過去の遺産”たる道路を自由に利用し得る貨物自動車の特性は、必然的に貨物自動車運送企業の性格を規定する。

他の競争的陸上交通機関たる鉄道が、自らの専用の通路を所有するために、その確保建設に莫大なる固定投資を必要とするのに比し、貨物自動車運送は、自らの通路の建設維持費を直接に負担しないため、極めて小額の資本により企業を創設しうるのであり、此の特性は、貨物自動車運送企業の特性のすべてを規定する因をなしている。

固定投資が小額なる事は、投資の利子負担が著しく少い事を意味し、従つて単に車輛一台の運転費をまかなう運送量の場合にもその収支は償いうることとなり、此の様なことは貨物自動車運送企業の創業を容易にし、道路の利用が自由であることと相伴つて、初期の時代には、所謂ワンマン・ローリー (one man lorry) を最小とする小規模企業が多数出現する事となり、又貨物自動車運送の分野において、家用運送が大きな勢力を持つが如き現象を生ぜしめている。斯る状態は必然的に高い競争性を生み、此の様な性格は、貨物自動車運送の経営並に運賃政策に多大の影響を与えている。貨物自動車運送企業は、資本の集中を必要とせず、輸送上の独占が特別の利益をもたらすものでなく、仮りに独占の形態を与えられたとしても家用運送の存在による競争があるため、運賃決定に関して独占的要素を加味し得ない。此の様な完全競争に近い状態にあると言われた貨物自動車運送企業も、次第に大規模化すると共に、統制並に協定により競争を抑制しつゝあり、米国においては、タフ (C. A. Taft) の指摘してゐる如く、貨物自

自動車運送企業は、最近地域的に不完全競争若しくは寡占的な状態にあるものが多いと言われている。

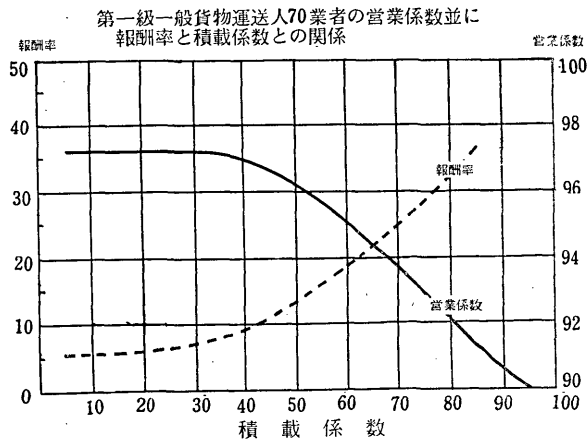
貨物自動車運送企業の固定資本の小なることは、その企業の費用構成にも大きな変化を与え、企業の規模並に種類により著しく異なるけれども、一般に固定費は少く、大部分は可変費となる性格をもつものである。

以上の如き特性を持つ貨物自動車運送企業は、その経営上においてどのような特性を持つであろうか。鉄道においては、一般に輸送量の変化に關係を持たない固定費の割合が極めて高く、一方貨物自動車運送は、固定費の割合が極めて少い点からみて、鉄道企業が収益漸増の法則に支配される企業であると言われるのに対し、貨物自動車運送企業は、此の法則に支配されてはいるが極めて限られた状態においてあり、その影響は微少である。斯る性格は運賃政策の基をなすものである。

一般に貨物自動車運送企業にあっては、経営資本に投下せられた平均総資本に対する年間營業收入の割合を示す資本の回転率 (capital turnover) は、投下せられた資本が極めて少いために高い比率を示し、通常年間二〇〇〜三〇〇以上の割合となるが、一方莫大な固定資本を要する鉄道は、二〜三年に一度その資本を回転するにすぎず、従って年間回転率は二〇〜三〇を示す。⁽²⁾ 貨物自動車運送企業の此の高い資本回転率は、経済循環の影響を容易に分散し得るものであり、かつその経営規模が極めて弾力性を有する事を示すものである。即ち市場の変動に応じ企業の経営規模を容易に変動し得るのであり、又資本の水準を簡単に変え得る能力を持ち、之等は貨物自動車運送企業の技術と財政の両面においても特性と言ひ得るであろう。又資本の回收が一般に容易に行われ、かつ車輛の償却年限は僅か数年であり、技術の進歩による設備の更新を迅速に行ひうることは、貨物自動車運送企業の経営活動を高め、その進歩の大なる要素となっている。

貨物自動車運送経営に大なる影響を与えるのは、貨物積載係数 (load factor) である。今此の貨物積載係数と營

業係数 (operating ratio) 並に報酬率 (rate of return) の関係を図示すると次の如くである。(4)



第一級一般貨物運送人70業者の営業係数及び報酬率と積載係数の関係 1953

積載効率	中 位 点	企業者数	営業係数	報 酬 率
1—10	5	—	—	—
11—20	15	2	97.25	5.75
21—30	25	2	97.25	7.00
31—40	35	7	97.20	8.75
41—50	45	14	96.60	12.00
51—60	55	13	95.85	16.50
61—70	65	21	94.75	22.50
71—80	75	6	93.00	29.00
81—90	85	4	91.25	37.00
91—100	95	1	90.50	

之によると、米国第一級貨物一般運送業者にあっては、積載係数は六〇〜七〇%が多い。積載係数は、運行道路マイル当り運送重量（運行トンマイル）に対する積載トンマイルの比率で表わされるが、之が小なる場合、費用並に企業収入に対し与える影響は図に示す如く極めて大きく、種々な方法によりその増大を測らねばならない。

貨物自動車運送の経済的特質

(三) 貨物自動車運送の特性 一般の道路を自己の通路として利用し、自らの動力で自由に行動し得る貨物自動車は、その特性に依り戸口より戸口への完全運送を行い、又一車の積載量を増す運送需要を標準とするため運送条件も単純となり、個々の顧客の希望を容易に取入れ得る。此のような性格は、その運送行為にあつて、必然的に積込積卸の度数を減じ、それに伴つて荷造りを簡略化してその費用を減じ、かつ積荷の毀損を少くする。又一般に貨物自動車運送は、その企業のもつ費用構成の性格から一定の距離を越えたと比例的にその費用を増加せしめる傾向にあり、そのため鉄道に比して比較的短距離の運送にその特性を発揮しうるものであり、一運送単位の少なる所から比較的利潤の高い高額貨物を運送する事が多く、従つて貨物自動車運送は、高額貨物の短距離運送にその有利性が見出される。しかし乍ら、最近の貨物自動車車輛は、著しく大型化し、又道路の改善に伴う自動車専用道路の發達は、運送単位を次第に大量化しつゝあり、又その運送距離限界を大いに伸長しており、米國においては、平均積載屯数は約一〇屯、その限界運送距離は二〇〇〜三〇〇哩と言われる。⁽⁶⁾

- (1) C. A. Taff: *Commercial Motor Transportation*, 1955, p. 199.
 - (2) W. J. Hudson & J. A. Constantini: *Motor Transportation*, 1958, p. 153, p. 165, Table 7-1. 参照
 - (3) 我国税法では、營業用5年・自家用6年としてゐる。
 - (4) W. J. Hudson & J. A. Constantini: *ibid.*, p. 168, Table 7-7, p. 169, Fig. 7-3. 参照
 - (5) 一九五七年改正により
- | | |
|--------|---------------|
| 第一級運送人 | 年收百万弗以上 |
| 第二級運送人 | 年收二〇万弗以上百万弗以下 |
| 第三級運送人 | 年收二〇万弗以下 |

W. J. Hudson & J. A. Constantini: *ibid.*, p. 150.

(6) 米国の平均積載噸数一車当り九・二六噸、平均輸送距離二三五哩（一九五五年度）

W. J. Hudson & J. A. Constantini: *ibid.*, p. 158.

三 貨物自動車運送の費用構成

(一) 費用構成 米国州際交通委員会 (Interstate Commerce Commission) は、貨物自動車運送の費用を次の如く分類している。先づ、個々の運送に割当られる費用、即ち運送行為が行われなかったならば必要としなかったであらう費用を直接費 (out-of-pocket cost, direct cost) 若しくは可変費 (variable cost) とし、次いで、企業全般に関連する費用であつて個々の運送に分割割当得ない費用、即ち廃棄しない限り運送量の有無増減に拘らず必要とする費用を、間接費 (indirect cost)、不変費 (constant cost) 及び固定費 (fixed cost) としている。⁽¹⁾ 此のよ
うな意味から、貨物自動車運送における固定費と可変費は、前者を運送量の増減に係らず生ずる費用、後者を運送量の増減に伴つて変化する費用と解される。

貨物自動車運送において、如何なる費用が固定費に属し、又可変費に属するか、に就いては、従来、グループ (G. W. Grupp) ・ウィルソン (G. L. Wilson) ・ピラート (C. Pirath) 等に依り分類せられ、かつ両者が費用構成においてどのような割合を示すかに就いても分析せられてきた。今、ピラートの分類を示すと次の如くである。⁽³⁾

(a) 固定費に属するもの

利子、減価償却費、車体維持費の三分の一、保険料、建物維持費、固定人件費、一般管理費

(b) 可変費に属するもの

貨物自動車運送の経済的特質

動力燃料費、運転人件費、車体維持費の三分の二、タイヤ費、特殊通路維持費等
此の様な分類に基く固定費と可変費の割合は、次の上表の如くである。

鉄道並に自動車の固定費と可変費の割合

	固 定 費	可 変 費
	%	%
鉄 道	61	39
貨 物 自 動 車	32 (利子6.減償11.其他15)	68 (運送費58. 其他10)
〃 〃 (道路費を含む)	50	50
バ ス	40	60
バ ス (道路費を含む)	46	54
自家用自動車	54	46

可 変 費	全費用に 対する比 率 %	可変費に 対する比 率 %	固 定 費	全費用に 対する比 率 %	固定費に 対する比 率 %
路線運送費用	4.9	98.9	運営費並に税金 (所得税を除く)	9.3	60.4
集 配 費 用	19.5		償却利子	0.1	0.6
終端取扱費用	11.6		州並に聯邦に対 する所得税他	2.2	14.3
証 明 書 並 に 目 録 等 の 費 用	3.2		配当資本支出等 に必要な収入残余分	3.8	24.7
償 却 利 子	0.9	1.1			
		100			100
	84.6			15.4	100

以上の如きピラートの分類に対し、米国のハドスン (W. J. Hudson) とコンスタンチン (J. A. Constantin) は、前頁の下表の如く分類している。⁽⁵⁾

此の分類は、従来のもとのその項目において大變異っており、恐らく人件費等細い項目は必要項目に組入れられて居るとみられるが、斯る分類方法の良否は別として、一般に米国においては、可変費は極めて高い割合で示され、此の分類においても、固定費は一五・四%、可変費は八四・六%となっており、又州際交通委員会は、米国における兩費用の一般的比率は固定費一〇%、可変費九〇%であるとしている。⁽⁶⁾ 此のような分類比率は、費用算定基準上の相違や企業の規模、期間の取り方等で相當に相違するものであるが、大体において、前述のピラートの分類が妥当とせられ、我国においても可変費は六〇〜七〇%、固定費は四〇〜三〇%と言われる。何れにしても斯る比率は貨物自動車運送が、他の交通機関に比べて極めて高い可変費を持つことを示すものであり、その費用構成が主として可変費であることは、貨物自動車運送企業が、費用漸減を示すとしても極めて限られた範圍内であり、従って運賃競争に対する機会を制限し、又運送対象による運賃の差別の範圍も極めて限定され、主として運送費用に基き運賃を決定することとなる。斯様な性格は、長期的に見れば車輛の大型化も道路の改善等による運送距離や運送單位量の増大により、單位当たり費用を低下させることとなるが、單に運送量を増加することにより費用低下を測るよりも、運送施設の改善が必要となり、又たゞ経営規模を増大する事が運送單位当たり費用を低下するとは限らず、斯る費用比率から、貨物自動車運送企業における平均費用と限界費用の差が極めて少いため、個別の運送單位である車輛の型や積載係数及び道路条件による運送距離及び運送單位の増大が重要となってくるのである。

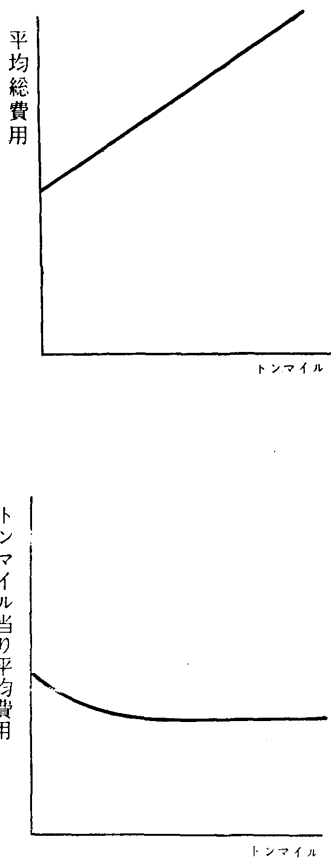
貨物自動車運送の費用を論ずるにあたり、見逃すことの出来ないのは、結合費 (joint cost) である。結合費とは、一般的には單一不可分の生産行為によって二つ以上の生産物が生産せられる場合に、各生産物の生産に相互関連する

不可分の費用を意味する。従つて此の場合、何れか一方の生産に他方の生産が避け難い關係にあり、結合費は生産費を基礎として両者に割当てることは不可能である。貨物自動車運送の場合、結合費は、主として帰り荷運送(Back haul)の場合に生ずる。⁽⁷⁾之は、一般に運送行為は必然的に往復運送を行うものであり、本源的な輸送において附随的に起つてくる副次的輸送である。此の場合問題となるのは、斯る帰り荷運送が、貨物自動車運送において常に余剰能力(excess capacity)発生の原因となり、之が貨物自動車運送のもつ本来の競争性と相伴つて、運賃競争激化の一因となつてゐることにある。米國州際交通委員會は、斯る貨物自動車運送における差別運賃防止の立場から結合費を重視し、貨物自動車運送の場合、片荷であれば往復の費用を負担しなければならない事実を無視し得ず、貨物自動車運送の往復運行は、分割不可分の単位生産費を構成するものとし、斯る結合費は、他の条件により區別される事なく、全運輸量に平等に割当てることを主張しており、⁽⁸⁾貨率決定上、固定費、可變費に関する既成の理論に修正を加え、結合費に大なる比重を与え、貨率の差別を縮小せしめんとしている。しかし乍ら、斯る結合費はその費用分析に多くの困難が存しており、単に費用のみでなく、需要要素(demand factor)をも加味して嚴密な分析を行い、斯る結合費をも充分に反映した貨率が決定されることが望まれている。⁽⁹⁾

(二) 費用構成からみた貨物自動車運送の特性 我々は前項において、貨物自動車運送の費用構成は、可變費が極めて高い部分をしめ、固定費のしめる分野が極めて少いことをみた。しからば、斯る特性は、貨物自動車運送にどのような影響を与えるものであるか。固定費のしめる割合が極めて少いことは、貨物自動車運送において、費用漸減若しくは收益漸増の法則が働くとしても微少な範圍であり、かつ単位当り平均費用と限界費用は、殆んど差を持たないことを示すものである。従つてその運賃は、原則的には平均費用を基にして決定せられ、かつ一定のトンマイルを越えればその平均費用が比例的に増加することから、貨物自動車運送の經濟的運送距離は、或る範圍内に限定され比較

的短距離に有利であると言い得るであらう。

此のことを図示すれば次の図の如くである。図の如く固定費が少なるため、比較的短距離において、トンマイル当



り平均費用は比例的に増加するのであるから、他の交通機関（例えば鉄道）との競争状態にある時、この経済的運送範囲の限界を越えて経営することは不可能である。此の場合、車輛の積載能力や道路の状態等の諸条件により、この経済的運送範囲は変動せられ、かつ競争状態においても、前述の諸条件の他、貨物の種類、戸口から戸口への運送等のサービスの有利性により、その競争限界は伸縮せられる。

- (1) Interstate Commerce Commission, Bureau of Accounts, Cost Finding, and Valuation: Explanation of the Development of Motor Carrier Costs with Statement as to Their Meaning and Significance, 1954, p. 1.

C. A. Taff; *ibid.*, pp. 204~205, p. 207. より引用

貨物自動車運送の経済的特質

- (2) G. W. Grupp: *Economics of Motor Transportation*, 1923, p. 216.
- G. L. Wilson: *Motor Traffic Management*, 1928, p. 47. 参考
- (3) C. Pirath: *Die Grundlagen der Verkehrswirtschaft*, zweite Auflage, 1949, S. 226, Tabelle 68. 参考
- (4) C. Pirath: a. a. O., S. 242, Tabelle 72. 参考
- (5) W. J. Hudson & J. A. Constantini: *ibid.*, p. 173.
- (6) M. J. Roberts: *Some Aspects of Motor Carrier Cost: Firm Size, Efficiency and Financial Health*, *Land Economics*, Aug., 1956, p. 237.
- (7) マンは集配のための待時間 (contact-time) や積合運送等も結合費の性格を有するものとして扱われる。
- C. A. Taft: *ibid.*, pp. 212~215.
- (8) I. C. C., Bureau of Accounts, *Cost Finding, and Valuation*: *ibid.* C. A. Taft: *ibid.*, pp. 212~214.
- (9) H. W. Nicholson: *Motor Carrier Costs and Minimum Rate Regulation*, *The Quarterly Journal of Economics*, Feb., 1958, pp. 149~151.

四 貨物自動車運送の運賃の特質

(一) 貨物自動車運送の運賃決定の諸要素 貨物自動車運送の運賃は、賃率設定の理論並びにその適用について、鉄道と本質的に異なるものではない。しかし、既述の如き貨物自動車運送の種々の特性は、その運賃決定にも加味せられ、その運賃は、鉄道が主として運送価値若しくは負担力に基いて運賃を決定するのに対し、一般には、主として運送費用に基いて決定せられる。従って貨物自動車運賃は、鉄道の如く、運送貨物の負担力に基づく詳細なる貨物等級表

により決定される性格のものでなく、たとえ貨物自動車運賃決定のために貨物等級表が決められるとしても、それは鉄道貨物等級表の如き性格のものでなく、貨物自動車運送の特性に基く独自のものでなければならぬ。貨物自動車運送の賃率は、通常運送距離と貨物の個数若しくは重量に基く、トンキロ又はトンマイルにより決定され、トラック車扱若しくは貸切扱の時は、車キロ又は一日一車、一時間一車で算定され、その価格決定の基となるのは、勿論運送費用である。斯る要素を基とすると同時に、他に運送量、運送距離、営業時間、車輛積載能力、運送の種類、道路事情等を考慮して運賃は決定せられる。

(二) 貨物自動車運賃機構　貨物自動車運送において、鉄道にみられるような貨物等級表を設定して運賃を定めることは、その性格上妥当でないのは既に述べた。元來鉄道の貨物等級表は、道鉄の賃率決定上、貨物の価値若しくは負担力に基く生産費分配の手段とし、又國民經濟の綜合的利益のため公共的利益を考慮して設定せられ、かつ之を存在せしめているのは鉄道の独占性であった。貨物自動車運送にあつては、その競争的性格から考え、斯る等級表の設定が不可能であり、強いて等級表を考慮するならば、企業經營の優劣に基く差異、帰り荷運送の如き特殊事情、貴重品、腐敗性貨物、爆發物、危険物のごとき貨物の特殊性等の事情による運賃差別によるものとならう。現在各国において、貨物自動車運賃は、主として運送費用に基く賃率体系が或る程度制度化せられているが、独自の事情を加味した貨物自動車運賃機構を完備するには至っていない。之等のうち、米国の貨物自動車運賃制度は、必ずしも貨物自動車運送に妥当なものであるとはい難いが、一応制度的には最も明確化せられて居ると言い得る。

第一次大戦後、急速に発達を遂げた貨物自動車運送は、米国においては、当初何等の規制をも受けず、又劃一的な運賃制度もとられていなかった。しかし、一九三五年、斯る自動車運送を規制するために、自動車運送業法 (Motor Carrier Act) が制定せられ、その規制に基いて、州際交通委員会は、統一的な自動車貨物等級表 (motor freight

classification) の作製を命じ、それにより設定せられたのが、全国自動車貨物等級表 (National Motor Freight Classification) であり、大部分の貨物自動車運送業者は之に依っていた。一九三八年、ニュー・イングランド地域において、貨物自動車運送の特性と同地域の事情を考慮した等級表作製が意図せられ、新たに公定自動車貨物等級表 (Official Motor Freight Classification) と協定自動車貨物等級表 (Co-ordinated Motor Freight Classification) が設置され、同地域は独自の等級表を採用した。一九五五年、公定自動車貨物等級表と協定自動車貨物等級表は、極めて類似しており、かつ大部分の業者が協定自動車貨物等級表を利用していため、公定自動車貨物等級表は、協定自動車貨物等級表に吸収せられた。

全国自動車貨物等級表は、原則として運送価値に重点を置き、むしろ鉄道の貨物等級表に近い性格を有しており、米国における自動車取扱貨物約二〇〇〇〇種類のうち約七五〇〇の品目を網羅し、ニュー・イングランド地域を除く総ての地域の大部分の業者が之を利用している。

協定自動車貨物等級表は、ニュー・イングランド地域において採用せられているが、此の等級表は、運送価値よりもむしろ運送費用 (主として運送貨物の密度) を中心として設定せられているものであり、従って鉄道の等級表とは非常に異った性格を有しており、クッシュマン (F. Cushman) も述べているように、米国で最も独自性に富みかつ貨物自動車運送の特性を充分に取入れたものとい得る。⁽¹⁾

此のようにして作製された等級表に基き、更に等級表の夫々級別に設けられた等級貨率 (class-rate) が決定され、方法においては鉄道と同様である。しかし原則的には長距離漸増貨率となっている。

以上の如き貨率機構と多少異なるものに特定品目貨率 (commodity rate) と、例貨外貨率 (exceptional rate) の二つがある。特定品目貨率は、一般に等級表に定められた貨率よりも低い率を必要とする貨物に対し、一定地域間の

特定商品について適用される一種の区間賃率であり、例外賃率は、等級表に対し例外的取扱をなし、等級表と切離して正規の等級表と異なる賃率を設定するものであり、一般に等級賃率以下で決められている。しかし之等二つの賃率は、原則的には等級表に基いて設定されたものであり、等級賃率の不備を是正し、自動車独自の賃率に近づけようとするためのものである。この他に等級表の不備により生ずる欠陥、例えば長距離運送等による不採算等を是正するため、停止等級賃率 (class-rate stop) 若しくは停止最低賃率 (minimum rate stop) の方法が設けられている。一九五二年、之等諸種の賃率制度の存在に対し、全国を統一した自動車貨物等級表の必要から、統一自動車貨物等級表 (Uniformed Motor Freight Classification) が計画せられたが実現されていない。

以上の如く、米国においては、運送価値に基く貨物等級表を原則として、種々の賃率制度が採用せられているが、之等の制度は必ずしも貨物自動車運送の特性を充分取入れた等級表とは言い難く、多くの問題を含んでいる。⁽²⁾

(三) 貨物自動車運賃の特性 貨物自動車運賃は、既述の如く、根本的には他の交通機関と特に差異のあるものではないが、その用役の性格と費用構成の特性等から、賃率の設定方法や理論において、鉄道の如き交通機関と同一たり得ない性格をもつ。一般に鉄道が強い独占性を持ち、一方、貨物自動車運送が競争性に富むことは、賃率の決定上、前者をして運送価値主義を、後者をして運送費用主義をとらしめ、貨物自動車運送において鉄道の如き運賃機構決定の理論を採用する余地がなく、たとえ採用するとしても、自家用運送の存在によりその安定化は望み得ない。斯様に貨物自動車運賃は、従来の競争的価格と共に、又運送費用に基き賃率を決定するため、その統一及び安定化を必ずしも促進するものとは限らず、従って賃率設定において明確な機構を設けることは極めて困難であり、此の点充分に考慮されなければならないのであり、更にもう一つの特性として、貨物自動車運送企業の費用構成上、既述の如くその大部分が可変費であり、運送距離に限界があり、長距離運送が業者にとって必ずしも有利とはならず、此の意味

から、鉄道の如き長距離漸減運賃の採用の必要はないであろう。

- (1) F. M. Cushman; Transportation for Management, 1953, pp. 209~211.
- (2) G. W. Wilson; Effects of Value of Service Pricing upon Motor Common Carriers, Journal of Political Economy, Aug., 1955, pp. 337~338.

五 貨物自動車運送の三つの形態

貨物自動車運送は、營業用運送人 (for-hire carrier) と自家用運送人 (private carrier) とからなっている。營業用運送人は、その運営形態の相違から、通常一般運送人 (motor common carrier) と特定運送人 (motor contract carrier) の二つに分けられ、之に自家用運送人を加えて、大要三つに分類し得るのであり、貨物自動車運送という全く同質の運送用役を提供するものであるに拘らず、斯様に三つの運送形態が存し、かつそれ等が夫々異った性格を有し、法律的にも取扱を異にしているところに、貨物自動車運送の一つの特質が存する。

斯様な三つの運送形態において特に注目すべきことは、三者のうち自家用運送人のしめる割合が極めて多く、かつ之が他の二つの運送形態に著しい影響を与えていることである。自家用運送人は、米国において、全貨物自動車車輛数のうち農業用車輛も含めて約八四％に達し、我國においても、官公庁車輛を含め、約八八％をしめており、しかもその運送量は營業用運送人によるものをはるかに凌いでいる状態であり、貨物自動車運送の中で最も大きな集団である。

(一) 一般運送人 一般運送人は、我國における一般貨物自動車運送業、米国の物品一般運送人 (motor common carrier of property) 、英国の A 免許 (A licence) の対象たる公共運送人 (public carrier) を意味する。⁽²⁾ 一般運送

人は、他人の物品を定路線又は不定路線をもって自動車により運送し、特定の荷主でなく、一般公衆のために運送に従事するものである。通常一般運送人は、その公共的性格から最も強い法的規制を受け、米国では公共の便宜と必要 (public convenience and necessity) を証明し、免許 (certificate) を受けることを必要としている。⁽³⁾

一般運送人において、注目すべきは、その運送行為に二つの型があることである。一つは、集配運送 (distributive operation) 所謂、我国でいう区域内運送であり、もう一つは、地域間運送 (key-point operation) 所謂路線運送である。⁽⁴⁾ 前者は、一定区域内において、貨物の集配業務に従事し、鉄道や路線運送の補助的乃至は補完的關係にあるのに対し、後者は、地域間 (例えば都市間の如き) の運送に従事するもので、貨物は主として大量に運送され、又その運送距離も長距離のものが多く、鉄道との關係においてはむしろ競争的性格をもつものである。

(二) 特定運送人 特定運送人は、個々の契約又は協定のもとに、路線上を自動車により、報酬を得て貨物の運送に従事するものであり、我国の所謂下請運送人は之にあたる。特定運送人は、我国では特定貨物自動車運送業、米国では、物品特定運送人 (motor contract carrier of property)、英国では、限定運送人 (limited carrier) と呼ばれる。⁽⁵⁾ 特定運送人は、一人若しくは数人の荷主と個々の契約をなし、根本的には独立した契約者であり、その運送業務の遂行は個々の契約により限定せられ、個々の荷主若しくは特定の荷主の要求を満す特別の運送人であり、特に専用運送のため特定の荷主に車輛及運転手を提供する、所謂「荷主への車輛の献上」⁽⁶⁾ (dedication of the vehicle to the shipper) が多く、従って一般運送人よりも公共性が少く、米国においては、法律的規制は一般運送人より少く、許可 (permit) を受けるに止っている。⁽⁷⁾ 斯様な性格をもつ特定運送人は、荷主の要求に応じ特殊運送に従事しているものが多い。

(三) 自家用運送人 自家用運送人は、自己の物品を、自己の所有する貨物自動車で、報酬を得ることなく運送す
貨物自動車運送の経済的特質

る運送人を言い、米国州際交通法に依れば、自家用貨物自動車運送人とは、「自動車によって州際又は国外商業において、物品を運送するものであって、その物品は当該運送が販売、賃借、賃貸、委託の目的或は商取引の促進のためになされる場合、当該運送人が、所有者、賃借人、又は受託人である。」⁽⁸⁾と規定している。我国における自家用貨物自動車、米国の物品自家用運送人、英国のC免許（C licence）の対象となる自家用運送人（private carrier）が之にあたる。⁽⁹⁾貨物自動車運送において自家用運送のしめる地位は極めて大きく、既述の如く、運送量、車輛数の殆んどは之によっている。一般に自家用運送は、車輛の所有の許可並に安全について規制を受けるのみであって、法律的な規制対象とならず、更に所有の有利性と営業用運送の運賃の割高なこと等から、今次大戦後、特に急激な増加を示しつつあり、現在もその増加の度合は、営業用のそれに比してはるかに多いものである。自家用運送の有利性は次の如くである。1、顧客の急な注文に應じて即時且つ能率的な配達を可能ならしめ、得意を引つける。2、積込積卸の混雑を避けうる。3、他の荷主との品物と混載しないで安全に目的地に達し、粗雑若しくは未経験な荷扱いをうけなくて良い。4、顧客の戸口へ製品を、又工場へ原材料や消耗品を適時引渡すことが出来る。5、直接顧客へ品物を引渡すことによりサービスを促進しうる。6、失費の多い無用の荷造りを避けうる。7、自己の企業の宣伝を行いうる。8、建物・土地・作業員等の流用が可能で、運送費が低廉となること。⁽¹⁰⁾等々多くの有利性を持つものであるが、しかし、之等自家用運送の営業用運送に与える影響は大であり、此の点について種々問題を惹起している。

(1) 一九五五年現在、我国は昭和三十四年七月現在

(2) 我国道路運送法第三条②

米国 Interstate Commerce Act (I. C. A.) Sec. 203a (14) , Sec. 216.

- 英国 Road and Rail Act, Sec., 7.
- (3) I. C. A., Sec., 206.
- (4) C. A. Taft; *ibid*, pp. 108~109.
- (5) 我国道路運送法第三條 ㊟
- 米 国 I. C. A., Sec., 203a (15), Sec., 218.
- 英 国 B licence, Road and Rail Act, Sec., 7.
- (6) C. A. Taft; *ibid*, p. 109.
- (7) I. C. A., Sec., 209.
- (8) I. C. A., Sec., 203a (17)
- (9) 我国道路運送法第九十九條
- 米 国 I. C. A., Sec., 203a (17).
- 英 国 Road and Rail Act, Sec., 7.
- (10) C. A. Taft; *ibid*, pp. 121~122.

六 貨物自動車運送の特質に関する問題

今まで述べきいたった貨物自動車運送の特性は、大要次の如くである。

- 1 公共の道路を通路とすること。従って路線の弾力性に恵まれ、之が貨物自動車運送用役の性格を規定し、かつ直接的には、通路の建設維持の費用の負担を免かれていること。

貨物自動車運送の経済的特質

2 創業費としての資本が少額ですみ、企業参加が容易で小規模企業が多数存在し、従つて極めて競争性に富むこと。

3 戸口より戸口への完全運送を行い、積込積卸の度合が少く、荷造費の減少と貨物の安全性を高めていること。

4 費用構成において、固定費の占むる割合が少く、収益漸増若しくは費用漸減の原則の働く度合が限定され、運送量、運送距離の経済的範圍が限定され、又運送費用に基き運賃を決定していること。

5 運送單位に弾力性があり、短距離運送に有利なること。

6 集荷が容易で、かつ遊休時間を少くしうること。⁽¹⁾（貨物自動車の有効運送時間は、一日当り平均十八時間であるのに対し、鉄道貨車では、平均二―六時間にすぎない。）

貨物自動車運送の持つ此の様な特性は、最近の運送上の技術の進歩と道路の改善並に建設技術の進歩に伴つて、ますますその有利性を發揮し、運送單位を大巾に増加し、かつ運送距離も急速に伸長し、次第に鉄道にとつてかわりつゝあるが、斯る特性自体、必ずしも貨物自動車運送にとつてすべてが有利なものたり得ず、その特性にも多くの問題を包含している。そこで之等の貨物自動車運送の特性における二、三の問題点を指摘し論ずることとする。

(一) 費用構成について その大部分が可変費によつてしめられ、かつ企業が競争的であるために、貨物自動車運送の場合、その賃率は運送費用を基とするのであるが、此のように運送費用を基準にして賃率を決定するためには必然的に運送費用の厳密なる分析がなされ、しかる後、之を基にして、明確なる賃率体系が樹立されなければならない。しかし乍ら、貨物自動車運送は、一部の大規模企業を除きその大部分が小規模企業であるために、斯る厳密なる費用分析を行うことは技術的に不可能であり、又大規模企業において、斯る厳密なる費用分析を行うとしても、貨物自動車運送の費用自体、既に述べたように結合費という事実上分析不可能な費用要素を多分に含んでいる。貨物自動

車運送において結合費の要素をもつ代表的なものである帰り荷運送では、往復の運送において、その費用が不可分の性質を有するため、貨物が片荷である時は往路において復路の費用を負担せしめる結果となるが、斯る場合、復路において不当に低い運賃で他の荷主の貨物を引受けるが如き運賃差別が生じやすく、かつ、之等は現実には過剰能力を生ぜしめ賃率機構を混乱せしめる原因となっている。米国州際交通委員会は、かゝる差別の不当性を指摘し、往復運送の場合、往路復路両方の貨物に対し往復に要した費用を平等に割当てべきことを主張しているが、⁽²⁾しかし復路の荷物は常に予定せられているものとは限らず、斯る方策はすべてに適用しうるものではない。

タフは、斯様に困難な性格を持つ結合費の分析若しくは割当に対しては、常に運送価値若しくは貨物の種類、託送量並に運送方向別による需要要素を考慮しなければならないことを主張している。⁽³⁾

(二) 賃率機構について

(a) 賃率機構の安定化

以上の如き費用分析の困難さは、之等の分析がなされた費用を基にして決定せらるべき賃率機構を明確たらしめ得ない。元来、貨物自動車運送の運賃は、著しく安定性を欠いていると言われる。之等の原因は、前述の費用分析の曖昧さに加えて、帰り荷運送における過剰能力発生による過当競争、小規模企業の多数存在するために、極めて非統一的であり、多分に競争性を持つこと。賃率機構を設定している営業用運送業者以外に、之等の賃率機構乃至は協定に束縛されない自家用運送が存在すること。貨物自動車運送のみでなく他の交通機関との競争が存在すること等、過当競争に陥りやすい要素を多分にもち、かつ運送用役の相違、費用の差異が顕著なるため、不当な運賃競争が行われ、固定した賃率機構を設定し得ない状態にある。斯る不安定な賃率機構に対し、米国では最低賃率 (minimum rate) を設けて、地域別、品目別に適用せしめ、賃率機構を安定させ、かつ保護している。⁽⁴⁾しかし、之に加えて一般的には、費用分析の明確化、加入制限 (control of entry) による企業濫立の阻止、不当競争に対する統制の強化、自家用運送に対する適切なる規制方策を促進し、かつ業者自身運賃

協定等により貨率機構を保護するための相互調整を行うことが望ましい。

(b) 米國貨率機構に対する問題点 米國における貨物自動車貨率機構は、諸國の貨率制度のうち（いさゝか例外的ではあるが）最も完備したものといわれているが、しかし此の國の貨率機構は多くの問題を持つてゐる。米國の貨物自動車貨率機構は、原則として運送価値を基礎とした等級表に依つてゐるが、問題は現行の貨率機構が、鐵道の等級表をそのまゝ踏襲し、等級表の九〇％以上は鐵道のものをもそのまゝ取入れていることから生じてゐる。⁽⁵⁾ 言うまでもなく、鐵道の貨物等級表は、鐵道の独占性により設定せられたものであり、之をそのまゝ貨物自動車運送に適用することは、その性格からみて妥当性を欠くことは當然であり、之等の自動車貨物等級表が、鐵道との競争を調整することを目的として採用せられたか否かは別として、此の様な貨率機構の設定は激しい競争性が存在し、可変費の要素を多分にもつ貨物自動車運送にとって多くは高すぎる運賃であることを意味し、かつ營業用運送業者に大きな圧迫を加へることとなる。

現在運送価値に基く詳細な貨物等級表を作製し之を履行せしめてゐるのは米國のみである。此のような方法は、英國の如く全く自由な貨物自動車貨率機構を与えるよりは、多少とも貨物自動車運送の鐵道の分野への進出の防止という競争の調整面から施行されてゐるとしても、その等級表が鐵道のそれをそのまゝ踏襲したものであり、従つて貨物自動車運送の特性を充分考慮してゐないために、貨物自動車運送にとって決して適切なものでなく、結果的には例外的な貨率を多く設けねばならず、かつ過半数が之を利用してゐる状態を招来せしめてゐる。（等級表扱 三八％ 例外貨率扱 二八％ 特定品目貨率扱 二八％ 停止貨率扱 六％といわれる。）⁽⁶⁾ 又斯る貨率機構は、貨物自動車運送人のうち、營業用運送人の一般運送人のみ適用されるものであり、従つて一般運送人は、不当に高い運賃により運送を行わねばならず、競争力が著しく減ぜられ、鐵道に対して不利なことは勿論、特定運送人、自家用運送人に対して

も對抗し得ないこととなり、之等のことは實際に一般運送人の減少となって現われている。⁽⁷⁾ 結局、貨物自動車運送の特性を無視した米国の賃率機構は、運送利用者の立場からみても不当に高い運賃を課せられることにより決して利益となるものでなく、又一般運送人の企業保護の立場からも望ましいものとは思われない。

以上の如き米国の賃率機構から推測出来る如く、貨物自動車運送本来の特性に基かない賃率機構を施行することは必要以上に混乱を招き、種々な問題を惹起せしめることとなるのであり、従って貨物自動車運送の賃率機構はあくまで運送費用を基としたものでなければならず、英国の賃率機構の如く、最高賃率 (maximum rate) と最低賃率 (minimum rate) の規制のみを行い、後は運送費用に基いて自由に賃率を決定せしめるか、又たとえ等級表による賃率を作るとしても、貨物自動車運送の特性を充分考慮し、運送価値の要素を出来るだけ少くし、運送費用に重点をおく独自の賃率機構を設けるべきである。此の意味において、ウォーカー (G. Walker) やクッシュマンの推奨するニュー・イングラント地域の協定自動車貨物等級表は極めて良い参考とならう。⁽⁸⁾

(三) 自家用運送に関する問題 貨物自動車運送の特性の一つは、同じ貨物自動車運送という運送用役を提供するのであるが、その運営上の相違により、一般、特定、自家用という夫々性格を異にした運送人が存在することである。その各々については、前節において既に述べたが、之等三つの運送人のうち特に自家用運送は、何れの国においても、その車輛数は全貨物自動車車輛数の八割を越え、その運送量の大半が之に依っており、貨物自動車運送の中に占める割合があまりに大きくかつ多大の影響をもつために、常に種々な問題を生じている。貨物自動車運送において、営業用運送人は、同業者間の競争よりもむしろ自家用運送によりうける影響が大きく、当面の競争相手は自家用運送であると言っても過言ではなく、現に自家用運送の圧迫のため、一般運送業者は次第に減少する傾向を示し、又、鉄道と貨物自動車運送の調整の問題を取扱うにしても、此の自家用運送を無視することが出来ないであろう。

自家用運送の有利性について、その一般的なものは既に述べた。之等の有利性を考慮し、かつ自家用運送による運送費用が營業用運送業者のそれよりも低いことが明かであれば、一般に自己の運送手段を持つことは明白であらう。

今、仮に營業用運送業者（一般運送人）が、運送費に基く賃率機構を設けたとすると、米国において許容される最低賃率は、通常単位当り（トンマイル）平均費用に正常なる利潤を加えたものと考えられる。運送業者以外の一般企業が、自己の貨物自動車による運送をなすか、營業用運送業者を利用するか否かを決定するのに、若しも自己の運送設備に投ぜられた資本の正常なる報酬を含めて、自家用運送の単位当り平均費用が營業用のそれと同じであるならば、多くの場合、自己の運送設備を持つとせず、營業用運送を利用するであらう。しかし此の場合、当該企業は次のことを考慮する。①自己の運送設備を持つことによる投下資本の増大に伴う危険負担の増加、②自己の運送設備を持つことの有利性（既述の自家用運送の有利性参照）前者の場合において、自己の運送設備を持つとする企業が小規模なものであり、そのために投下する資本が当該企業に著しい負担となると考える時は、当然自己の運送設備を持つとしないであらうが、若し大規模企業であるならば、貨物自動車運送設備自体、それ程大なる資本支出とならず、かつ最近の自動車工業の発達によるアフタサービスの完備により、車輛の維持及び修繕の費用はそれ程負担とならないために、資本支出が相対的に少額となるのであり、大量の荷動きが必要である大規模企業では、結局、自己の運送設備の有利性がより大と考え、たとえ營業用運送の費用と等しい運送費用であっても自己の運送設備を持つとするであらう。此の様に両者の運送費用が等しい場合においても、自己の運送設備を持つとする傾向を阻止するためには、營業用運送業者は自家用運送の費用以下の運賃で運送を行わねばならないこととなる。しかし乍ら、營業用運送業者の運賃は、種々の規制を受けているため、単位当り平均費用に正常な利潤を加えた運賃以下に引下げることが極めて困難であり、又たとえ規制を受けないとしても、前記の費用以下に引下げるための要素となる費用構成と企

業の大規模性を持たず、可変費の割合が高く、かつその大部分が小規模企業であるため、自家用運送費用以下にその費用を引下げる可能性は殆んどないと言って良い。その上、ボナヴィア (M. R. Bonavia) の述べる如く、⁽⁹⁾ 自家用運送人は、高額にして大量なる貨物の如き運賃利潤の高い貨物は自己の運送施設に依り運送を行い、自己の運送にとって不利であるような貨物 (利潤の少い貨物) の如きもののみを営業用運送に依頼することとなり、丁度、鉄道と自動車との競争において、自動車が利潤の多い貨物を鉄道から奪う、所謂「クリームを奪う」状態と同様のことが自家用運送と営業用運送の間に生じており、営業用運送に対する圧迫はますます加えられている。

斯様に極めて多くの有利性をもつ自家用運送にとって不利な点は次の如くである。営業用運送に比して貨物の流れ及びその獲得の範囲が著しく限定されるため、帰り荷を得ることが少く、かつ常に大量の貨物があるとは限らないため、トラック小口扱 (less than truck load) の場合に、混載による利用が少く、従って貨物積載係数が低下し、又車輛の利用度が少く遊休時間が多くなることがあげられる。従って営業用運送が自家用運送と競争する場合には、此の点を考慮しなければならず、むしろ帰り荷運送とトラック小口扱の混載が営業用運送の固有の利益となるであろう。若しも自家用運送が帰り荷を持たず、営業用運送業者が往復の貨物を持つならば、明らかに営業用運送の単位当り平均費用は自家用運送のそれ以下となり、かつ割引の余地を与えることとなり、又自家用運送が僅かなトラック小口扱の貨物しか持たず、一方営業用運送業者が、トラック小口扱の貨物を多数集めることによりトラック車扱 (truck load) として運送するならば、営業用運送業者は、自家用運送より優位に立ちうることとなる。しかし乍ら、此のような営業用運送の有利な運送も常にそれを得られるとは限らず、むしろ之等の点にしか営業用運送の優位な運送は存在し得ない結果を物語るものと言い得よう。

営業用運送が、完全に運送費用に基く賃率機構により行われた場合にすら、以上の如く僅かな点においてのみし

か自家用運送に比して優位に立ち得ないとするならば、運送価値に重点を置く賃率機構を営業用運送業者に課するのは、明かに妥当でないことが指摘されるであらう。その上、営業用運送業者が、公共性の立場から、その賃率や経営面において経済的規制をうけているのに対し、自家用運送は、保安上の規定に服するのみで、他に営業類似行為を禁じられている以外何等の経済的規制を受けていないことは、営業用運送業者の自家用運送との競争力の低下に拍車をかけており、営業用運送業者に対し「その『運送の権利』を奪って、単に『運送の義務』のみを残す」⁽¹¹⁾ような結果を生んでいる。之等の諸事情から、現在営業用運送を利用している荷主も、営業用運送の運賃が少しでも高くなる傾向を示せば、直ちに運賃の引下げを要求するか、自己の運送設備を持つとするのであり、結局は営業用運送の減少と自家用運送の増加という現象となつてあらわれてくる。之等の点に対しウィルソン (G. W. Wilson) は、「貨物自動車運送に運送価値の原理を適用することは、自家用運送を促進する方向に向わせるものであり、此のような運賃方策をとることは、一般運送業者は必然的にトラック小口扱に限定されるのであるが、しかし之等のみでは一般運送業者の経済性を保持することが出来ない。」と述べ、更に之等の救済策として (a) 特別の運送について、一般運送業者の最低賃率を限界費用に引下げることを許容する。(b) 運送価値よりも費用に重点をおく賃率機構を設定する。等の根本的な改正を欲し、現在における営業用運送の自家用運送への移転の増加は、自家用運送の固有の利益に依るものであるが、しかし営業用運送業者が自家用運送に対して不利であることは、決して営業用運送そのものの結果ではなく、むしろ「不自然な」賃率構成の結果であることを指摘している。

自家用運送の著しい進出はもとよりその有利性に基因しているものであらうが、斯る有利性が営業用運送との不平等の結果であるならば、自家用運送に対する規制は強化せられねばならない。その方法としては、①免許及登録制の強化、それに伴う税金の増大、②運送税の附加、③不法行為に対する統制の強化等が考えられる。一方、営

業用運送業者にとつて、現在の如き不利な立場が既述の如く「不自然な」ものであるならば、之を是正しなければならず、従つて鉄道との調整の問題が存在するであろうが、営業用運送を保護するために賃率規制の緩和及び運送価値に基く賃率機構の廃止等を許容し、営業用運送業者自体も、費用分析をより厳密に行い適正な賃率機構を確立すること、協定等により賃率機構の統一、安定化を測ること。企業の規模を増大し、費用の引下げをなす等に留意し、自家用運送との競争力の増加を促進しなければならない。

- (1) W. J. Hudson & J. A. Constantiu: *ibid.*, p. 162.
 - (2) 第三節(一)費用構成における結合費の部分を参照
 - (3) C. A. Taff: *ibid.*, pp. 214~215.
 - (4) 拙稿「米国における最低賃率制度について」六甲台論集五の三参照
 - (5) C. A. Taff: *ibid.*, p. 384, p. 407.
 - (6) G. W. Wilson: *ibid.*, p. 338.
 - (7) C. A. Taff: *ibid.*, p. 416.
 - (8) G. W. Wilson: *ibid.*, p. 337.
 - (9) G. Walker: *Road and Rail*, 1947, pp. 218~219.
 - (10) F. Cushman: *ibid.*, pp. 209~211.
 - (11) M. R. Bonavia: *The Economics of Transport*, Revised, 1954, p. 197.
- 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54 55 56 57 58 59 60 61 62 63 64 65 66 67 68 69 70 71 72 73 74 75 76 77 78 79 80 81 82 83 84 85 86 87 88 89 90 91 92 93 94 95 96 97 98 99 100
- 101 102 103 104 105 106 107 108 109 110 111 112 113 114 115 116 117 118 119 120 121 122 123 124 125 126 127 128 129 130 131 132 133 134 135 136 137 138 139 140 141 142 143 144 145 146 147 148 149 150 151 152 153 154 155 156 157 158 159 160 161 162 163 164 165 166 167 168 169 170 171 172 173 174 175 176 177 178 179 180 181 182 183 184 185 186 187 188 189 190 191 192 193 194 195 196 197 198 199 200 201 202 203 204 205 206 207 208 209 210 211 212 213 214 215 216 217 218 219 220 221 222 223 224 225 226 227 228 229 230 231 232 233 234 235 236 237 238 239 240 241 242 243 244 245 246 247 248 249 250 251 252 253 254 255 256 257 258 259 260 261 262 263 264 265 266 267 268 269 270 271 272 273 274 275 276 277 278 279 280 281 282 283 284 285 286 287 288 289 290 291 292 293 294 295 296 297 298 299 300 301 302 303 304 305 306 307 308 309 310 311 312 313 314 315 316 317 318 319 320 321 322 323 324 325 326 327 328 329 330 331 332 333 334 335 336 337 338 339 340 341 342 343 344 345 346 347 348 349 350 351 352 353 354 355 356 357 358 359 360 361 362 363 364 365 366 367 368 369 370 371 372 373 374 375 376 377 378 379 380 381 382 383 384 385 386 387 388 389 390 391 392 393 394 395 396 397 398 399 400 401 402 403 404 405 406 407 408 409 410 411 412 413 414 415 416 417 418 419 420 421 422 423 424 425 426 427 428 429 430 431 432 433 434 435 436 437 438 439 440 441 442 443 444 445 446 447 448 449 450 451 452 453 454 455 456 457 458 459 460 461 462 463 464 465 466 467 468 469 470 471 472 473 474 475 476 477 478 479 480 481 482 483 484 485 486 487 488 489 490 491 492 493 494 495 496 497 498 499 500 501 502 503 504 505 506 507 508 509 510 511 512 513 514 515 516 517 518 519 520 521 522 523 524 525 526 527 528 529 530 531 532 533 534 535 536 537 538 539 540 541 542 543 544 545 546 547 548 549 550 551 552 553 554 555 556 557 558 559 560 561 562 563 564 565 566 567 568 569 570 571 572 573 574 575 576 577 578 579 580 581 582 583 584 585 586 587 588 589 590 591 592 593 594 595 596 597 598 599 600 601 602 603 604 605 606 607 608 609 610 611 612 613 614 615 616 617 618 619 620 621 622 623 624 625 626 627 628 629 630 631 632 633 634 635 636 637 638 639 640 641 642 643 644 645 646 647 648 649 650 651 652 653 654 655 656 657 658 659 660 661 662 663 664 665 666 667 668 669 670 671 672 673 674 675 676 677 678 679 680 681 682 683 684 685 686 687 688 689 690 691 692 693 694 695 696 697 698 699 700 701 702 703 704 705 706 707 708 709 710 711 712 713 714 715 716 717 718 719 720 721 722 723 724 725 726 727 728 729 730 731 732 733 734 735 736 737 738 739 740 741 742 743 744 745 746 747 748 749 750 751 752 753 754 755 756 757 758 759 760 761 762 763 764 765 766 767 768 769 770 771 772 773 774 775 776 777 778 779 780 781 782 783 784 785 786 787 788 789 790 791 792 793 794 795 796 797 798 799 800 801 802 803 804 805 806 807 808 809 810 811 812 813 814 815 816 817 818 819 820 821 822 823 824 825 826 827 828 829 830 831 832 833 834 835 836 837 838 839 840 841 842 843 844 845 846 847 848 849 850 851 852 853 854 855 856 857 858 859 860 861 862 863 864 865 866 867 868 869 870 871 872 873 874 875 876 877 878 879 880 881 882 883 884 885 886 887 888 889 890 891 892 893 894 895 896 897 898 899 900 901 902 903 904 905 906 907 908 909 910 911 912 913 914 915 916 917 918 919 920 921 922 923 924 925 926 927 928 929 930 931 932 933 934 935 936 937 938 939 940 941 942 943 944 945 946 947 948 949 950 951 952 953 954 955 956 957 958 959 960 961 962 963 964 965 966 967 968 969 970 971 972 973 974 975 976 977 978 979 980 981 982 983 984 985 986 987 988 989 990 991 992 993 994 995 996 997 998 999 1000
- 貨物自動車運送の経済的特質

体が、有償の運送行為を行うのと、自家用車輛を賃貸する行為の二つに分けられる。之等の行為は、何れの国においても常習的に行われ、営業用運送業者は、そのため著しい被害を受けている。従って貨物自動車運送の秩序維持のため斯る行為は嚴重に取締ることが必要である。

(11) M. R. Bonavia: *ibid.*, p. 199.

(12) G. W. Wilson: *ibid.*, p. 340.

七 結 語

以上、簡単ではあるが、貨物自動車運送につきその経済的特質を中心として論述し、かつそれから生ずる種々の問題点につき論及した。斯る特質を持つ貨物自動車運送は、最近その運送上の技術的進歩と道路の改善並に建設技術の発達に伴い、運送単位を大巾に増大し、かつ運送距離も急速に伸びつゝあり、次第に鉄道輸送を凌駕しつつある。

しかし、此の様な貨物自動車運送の発展は、従来の貨物自動車運送の特質を更に促進するものであろうか。貨物自動車運送が今の様な形で発達すれば、今後、長距離・大量貨物運送を主体とした路線運送と短距離・小量貨物運送を中心とした区域内運送（所謂地場運送）の区別をより明確にすることは明かである。問題は前者の路線運送にある。貨物自動車運送は、技術の進歩に伴い車輛を次第に大型化し、運送単位を増加して大量運送を行い、道路の発達は、長距離運送への進出を可能とならしめ企業は著しく大規模化するであらう。

車輛の大型化と高速化は、次第に自動車専用道路を使用せしめるようになり、その結果、通路の弾力性が失われ、車輛の大型化に伴い自動車運送が高度に専用化され、車輛の弾力性を失うこととなる。更に通路の専用化は必然的に通路の建設維持の費用を負担せしめるようになり、運送量の大量化に伴うターミナル設備の完備と積込積卸の機械化

に伴う設備費用の増加は、貨物自動車運送企業の固定費を大巾に増大させるであろう。斯る変化をみると、先づ通路の弾力性の減少と、運送単位的大量化即ち大量輸送化は、戸口から戸口への完全運送、小運送費用の節約、積込積卸の省略、荷造荷用の節約等の特性が次第に失われ、通路建設維持費用の負担や設備費用の増加に伴う固定費の増加は、費用構成に変化を与え、企業を大規模化し、かつ企業参加が制限せられて独占的傾向を持つようになり、その運賃機構にも変化を生ずるに至るのではなからうか。

——以上——